

Economía Mundial: Desafíos y Oportunidades para América Latina

Rodolfo Sabonge

Vicepresidente, Investigación y Análisis de Mercado

Autoridad del Canal de Panamá

XX Congreso Latinoamericano de Puertos

Lima, Perú, 22 de junio, 2011



CANAL DE PANAMÁ



I. Panorama Económico Mundial

- I. Comercio Internacional
- II. Industria Marítima

II. Perspectiva desde el Canal de Panamá

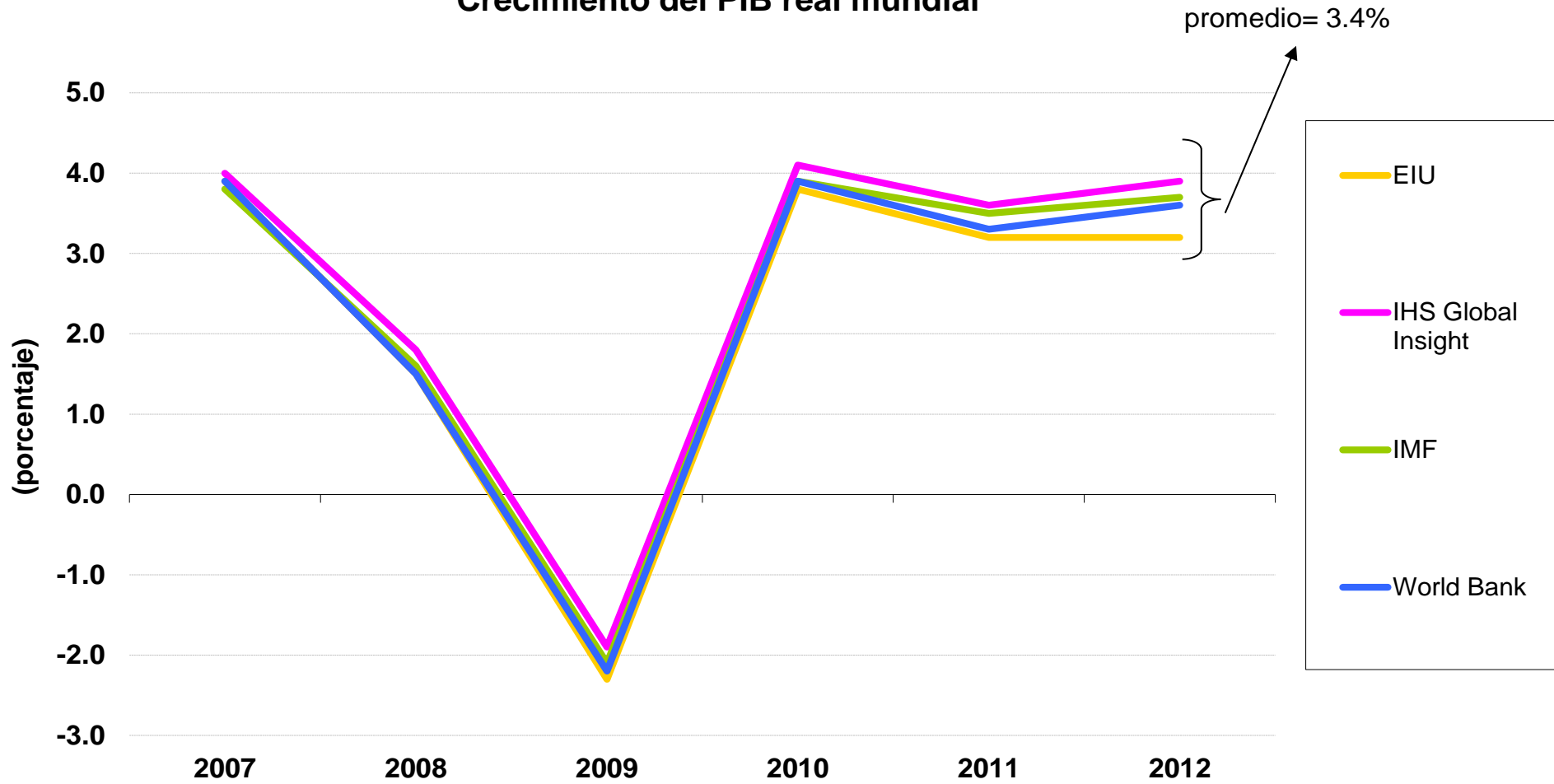
- I. Indicadores de Tráfico
- II. Proyecto de Ampliación
- III. Impacto Potencial de la Ampliación



Panorama Económico Mundial



Crecimiento del PIB real mundial



Fuente: EIU Apr 11, IHS Global Insight Mar 11, IMF Apr 11, World Bank Jan 11, OECD Nov 10



Crecimiento económico esperado: 2011-2012 (%)

	2011	2012
Mundo	4.4	4.5
Economías Avanzadas	2.4	2.6
Estados Unidos	2.8	2.9
Zona Euro	1.6	1.8
Japón	1.4	2.1
Reino Unido	1.7	2.3
Economías Emergentes	6.5	6.5
A. Latina	4.7	4.2
Asia emergente	8.4	8.4
África Sub-Sahariana	5.5	5.9

Fuente: FMI



El crecimiento se está moderando,
pero aún está muy por encima del
promedio mundial



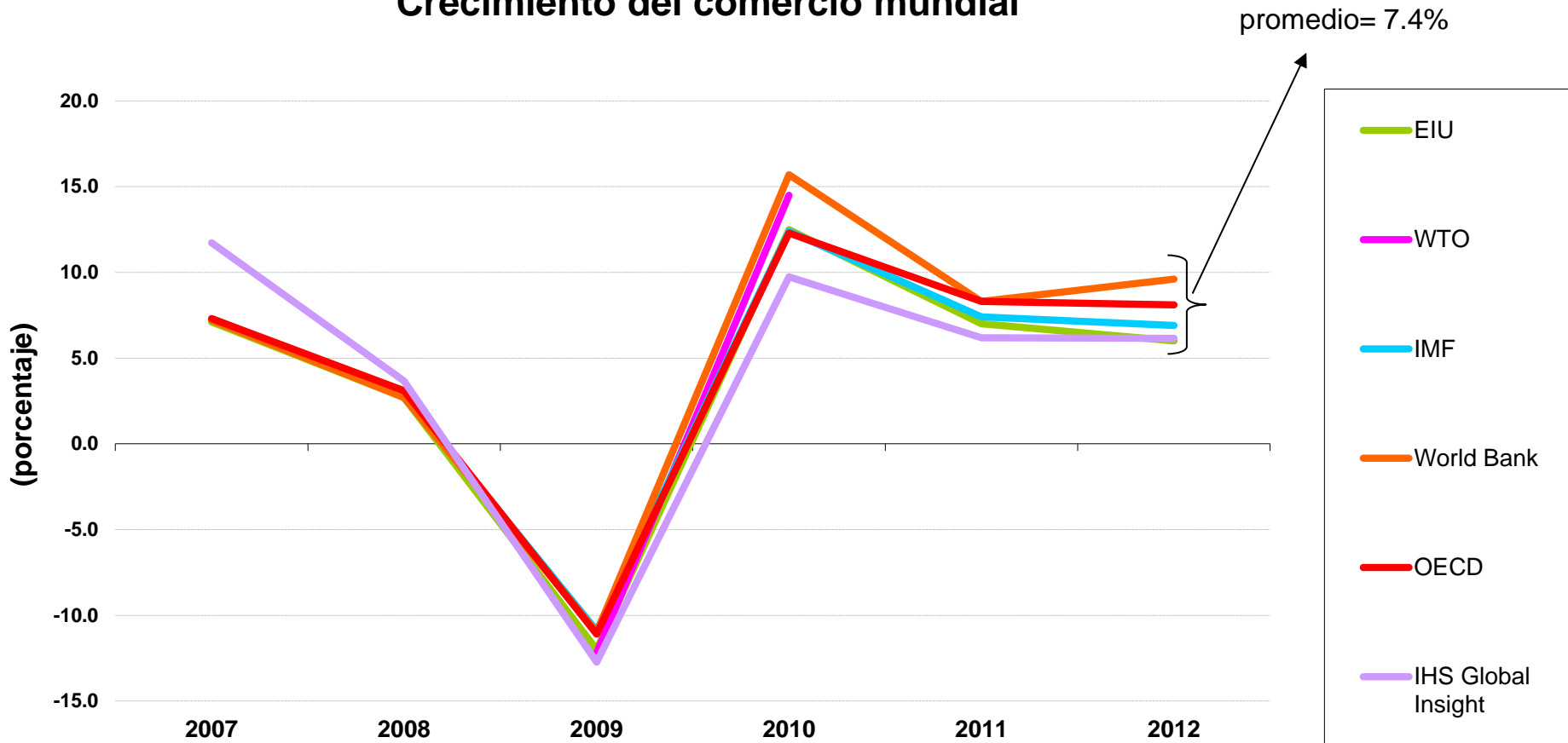
	2010	2011
México	5.5	4.6
Argentina	9.2	6.0
Bolivia	4.2	4.5
Brasil	7.5	4.5
Chile	5.3	5.9
Colombia	4.3	4.6
Ecuador	3.2	3.2
Paraguay	15.3	5.6
Perú	8.8	7.5
Uruguay	8.5	5.0
Venezuela	-1.9	1.8
Costa Rica	4.2	4.3
El Salvador	0.7	2.5
Guatemala	2.6	3.0
Honduras	2.8	3.5
Nicaragua	4.5	3.5
Panamá	7.5	7.7

Fuente: INDESA y FMI



Comercio Internacional

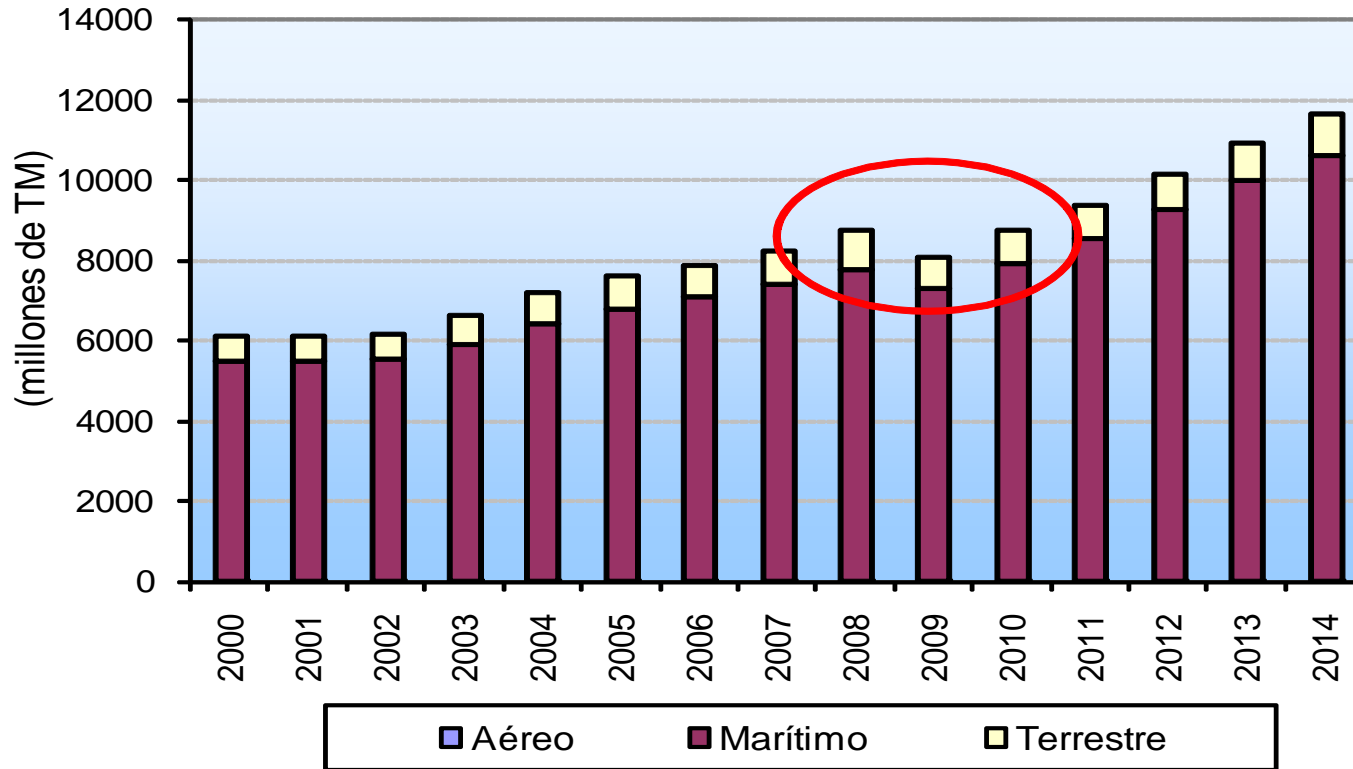
Crecimiento del comercio mundial



Fuente: EIU Apr 11, WTO Apr 11, World Bank Jan 11, OECD Nov 10, IMF Apr 11, IHS Global Insight Nov 10

Comercio Mundial por Modo de Transporte

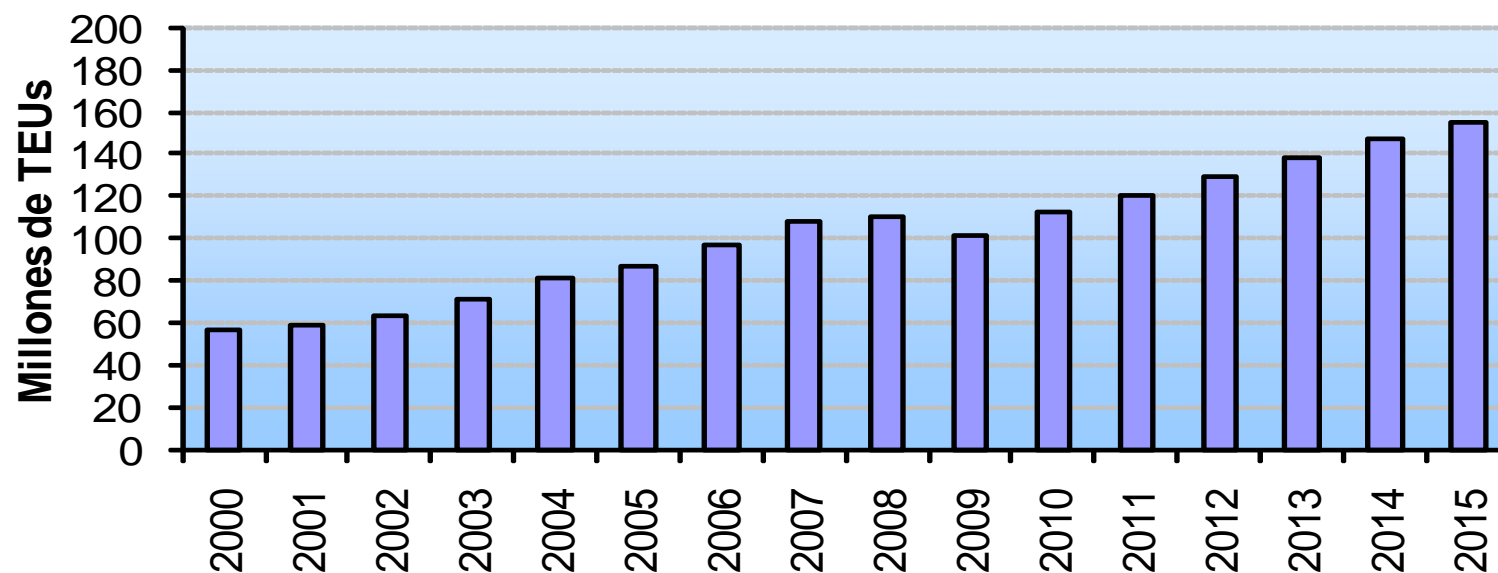
Fuente: IHS Global Insight, Mayo 11



Crecimiento del Tonelaje	2008	2009	2010	2011	2012
Aéreo	-0.3%	-13.4%	19.8%	6.9%	6.8%
Marítimo	5.1%	-6.1%	8.6%	7.7%	8.5%
Terrestre	16.8%	-23.1%	4.7%	6.7%	6.3%

Comercio Total en Contenedores

Fuente: IHS Global Insight, Mayo 11



Comercio Contenerizado (millones de TEUs)

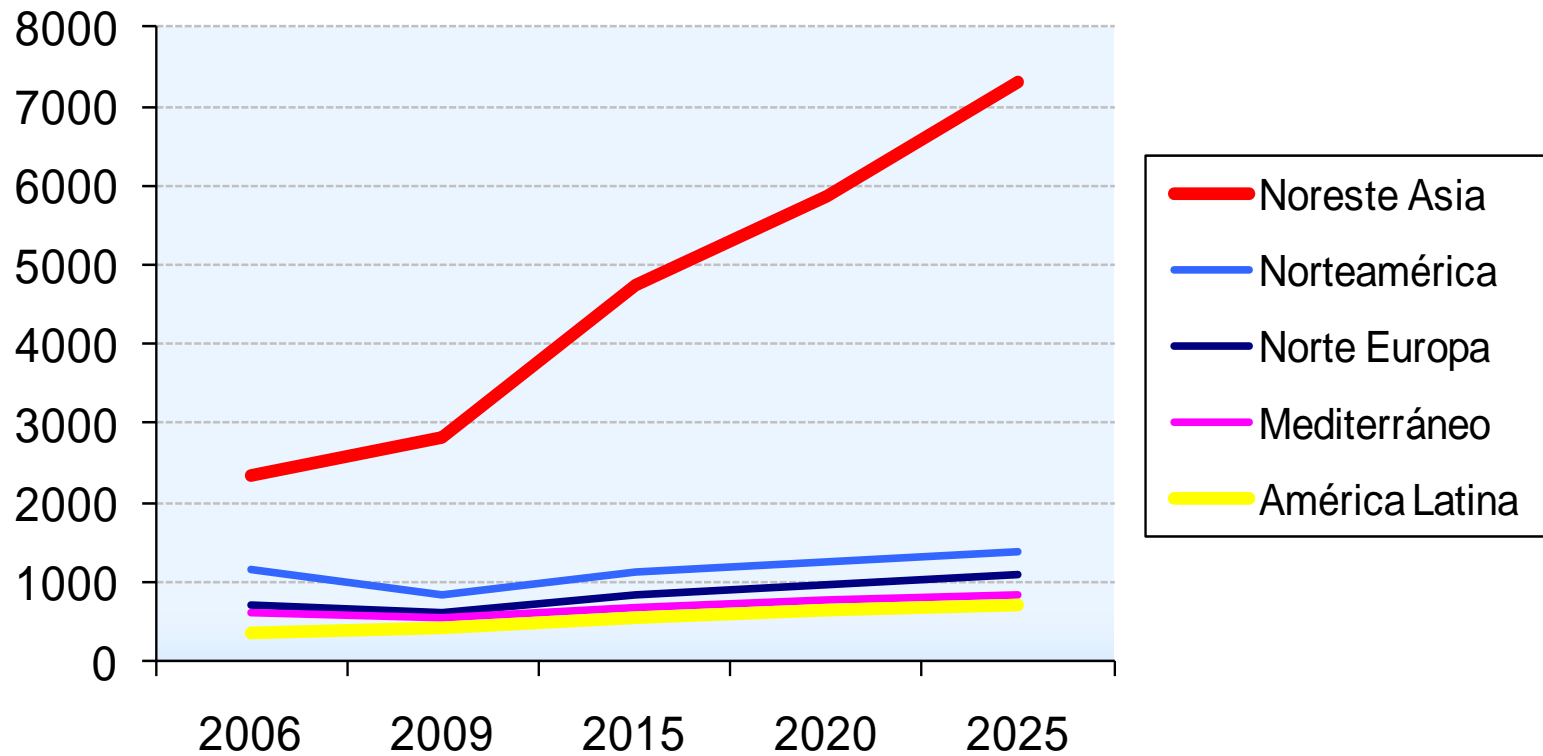
Exportador	2009	2010	2011	2012	tasa de crec.
					2011-15
China	26.1	30.1	32.2	34.9	8.1%
Estados Unidos	10.2	11.3	12.3	13.4	8.2%
Japón	4.8	5.9	5.7	6.1	3.2%
Corea del Sur	4.5	5.2	5.8	6.5	9.9%
Taiwán	2.9	3.5	3.8	4.2	6.8%





Importaciones Marítimas (en millones de ton métricas)

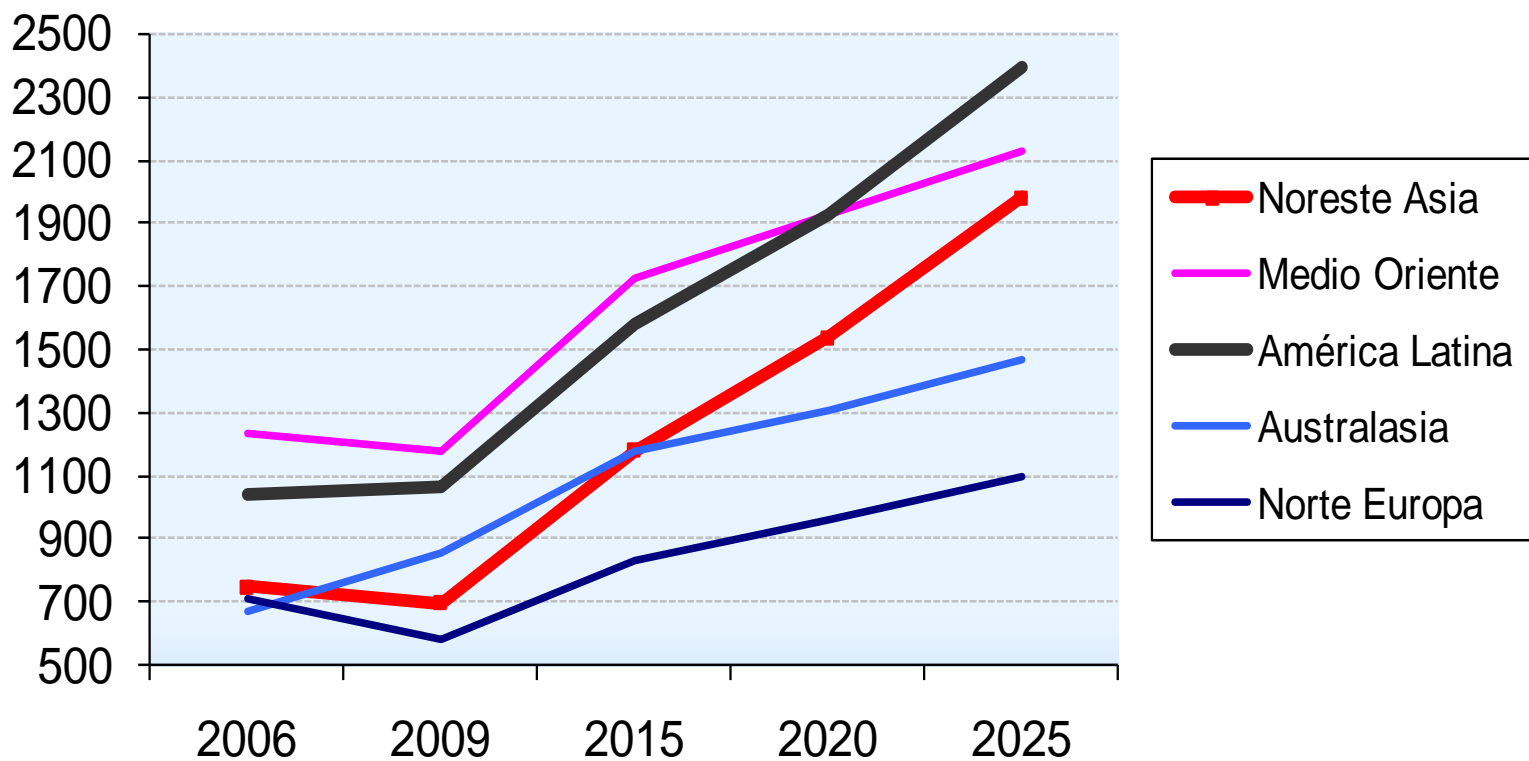
Fuente: IHS Global Insight, Mayo 11





Exportaciones Marítimas (en millones de ton métricas)

Fuente: IHS Global Insight, Mayo 11



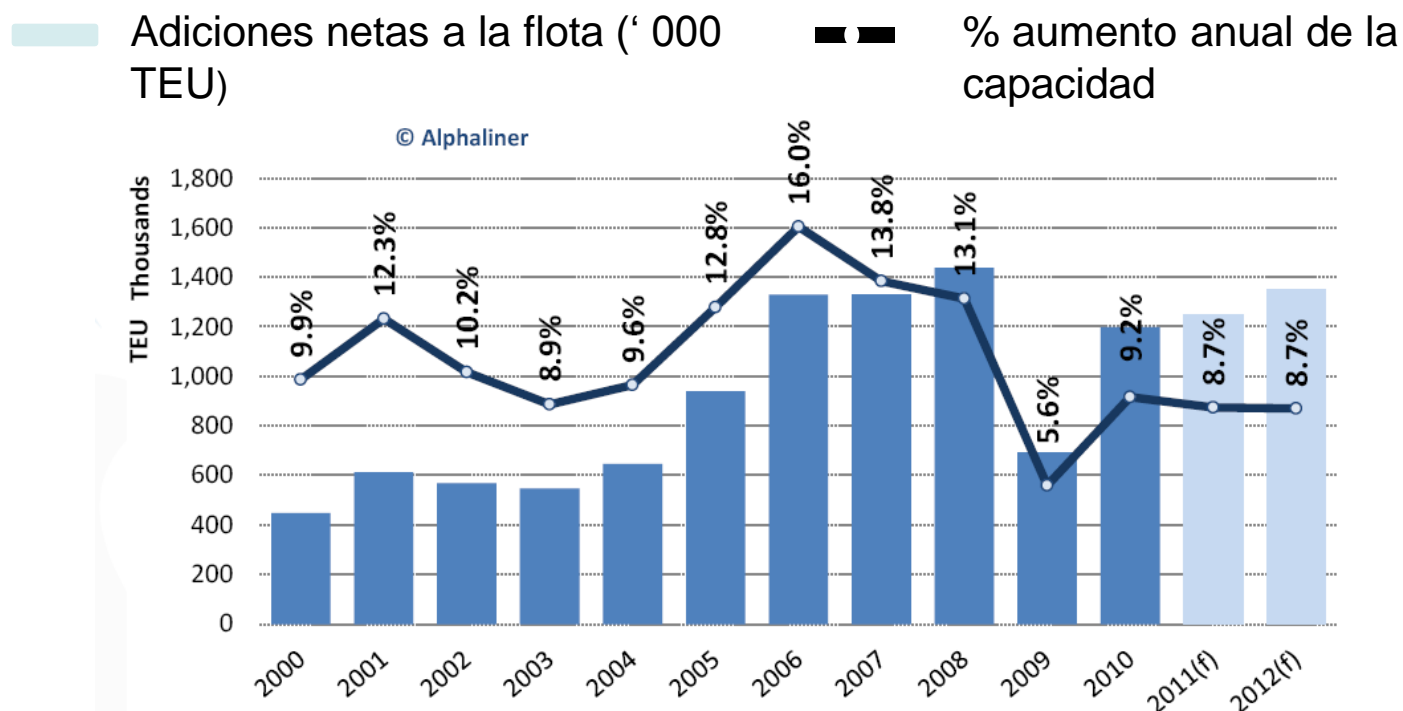


Industria Naviera

Crecimiento de la Oferta del Mercado de Portacontenedores

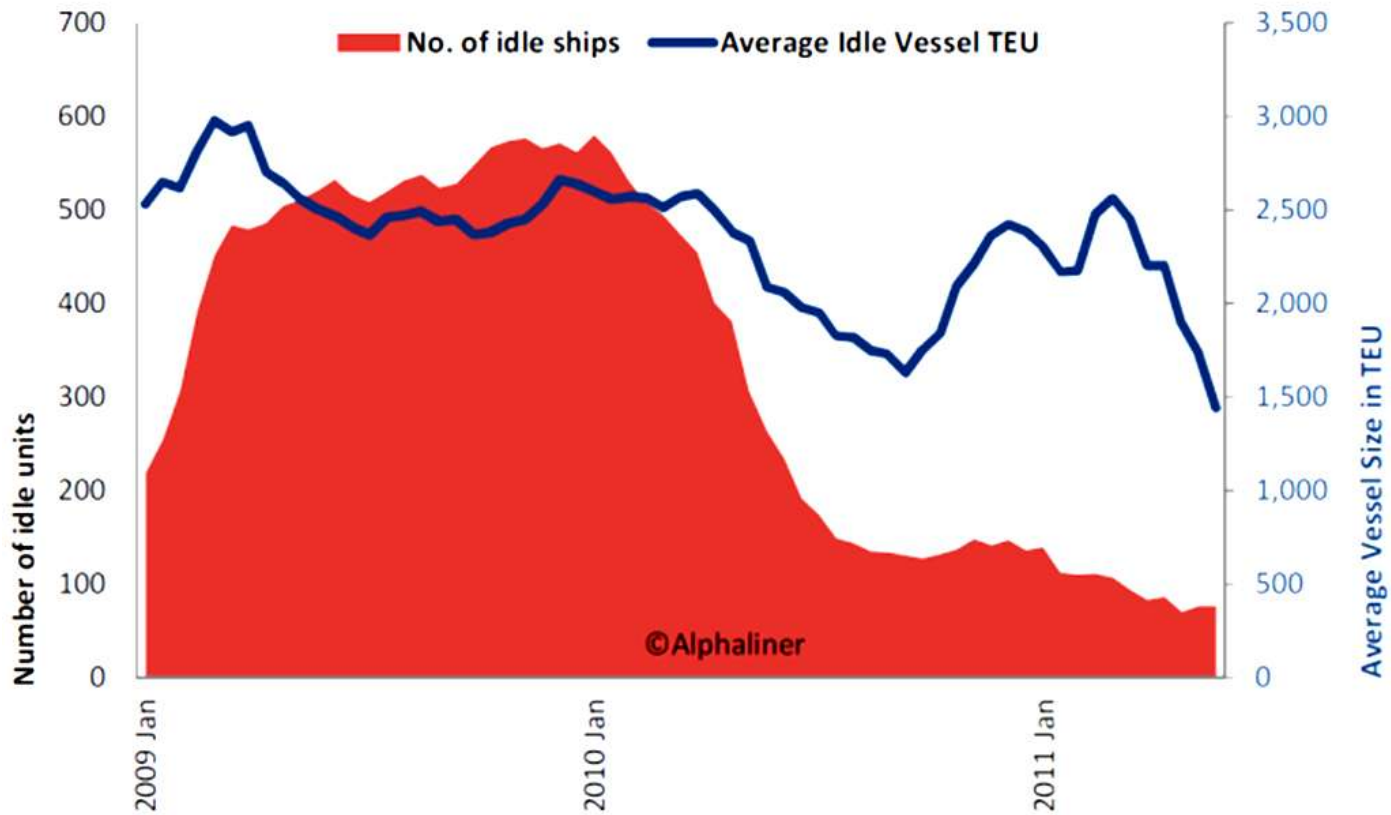
- 2010 el crecimiento de la oferta alcanzó 9.2% (1.2 M TEU)
- 2011 el crecimiento de la oferta pronostica 8.7% (1.25 M TEU)

Crecimiento anual de capacidad de buques portacontenedor 2000-2012(P)



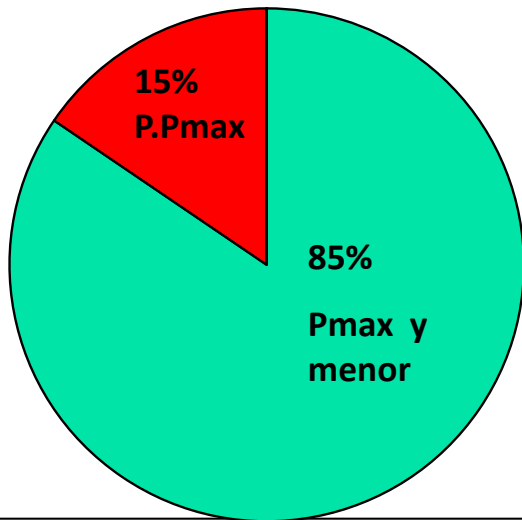
Adiciones netas a la flota incluyen ajustes por desguace y retrasos en entregas

Number of Idle Ships and Average Size

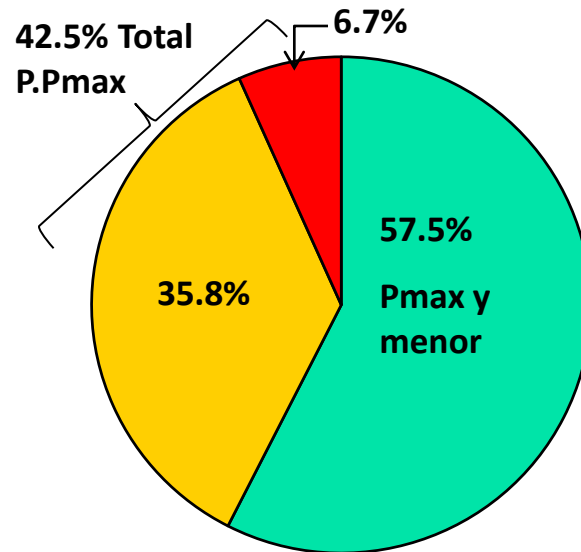


Capacidad de la flota y composición por tamaño

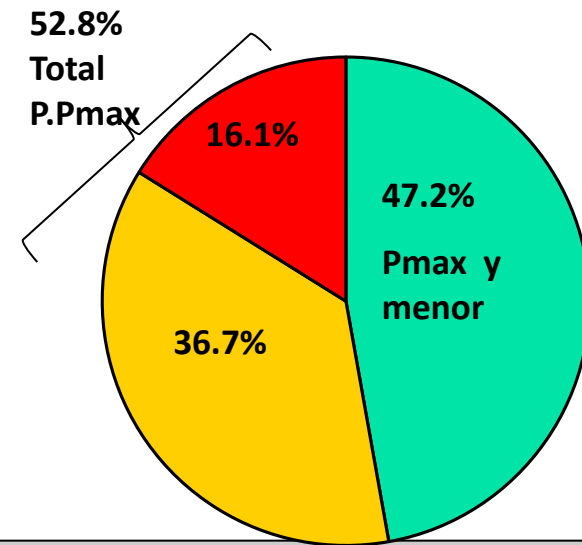
Flota de portacontenedores 2000
(4.79 millones de TEU)



Flota de portacontenedores 2011
(14.3 millones de TEU)



Flota de portacontenedores 2015
(18.4 millones de TEU)



0-4,000+ teu 4,000-6,000+ teu

0-5,000 teu 5-10,000 teu 10,000+ teu

0-5,000 teu 5-10,000 teu 10,000+ teu

371 buques Panamax
134 buques Post Panamax

960 buques Panamax
820 buques Post Panamax

1,019 buques Panamax
1,227 buques Post Panamax



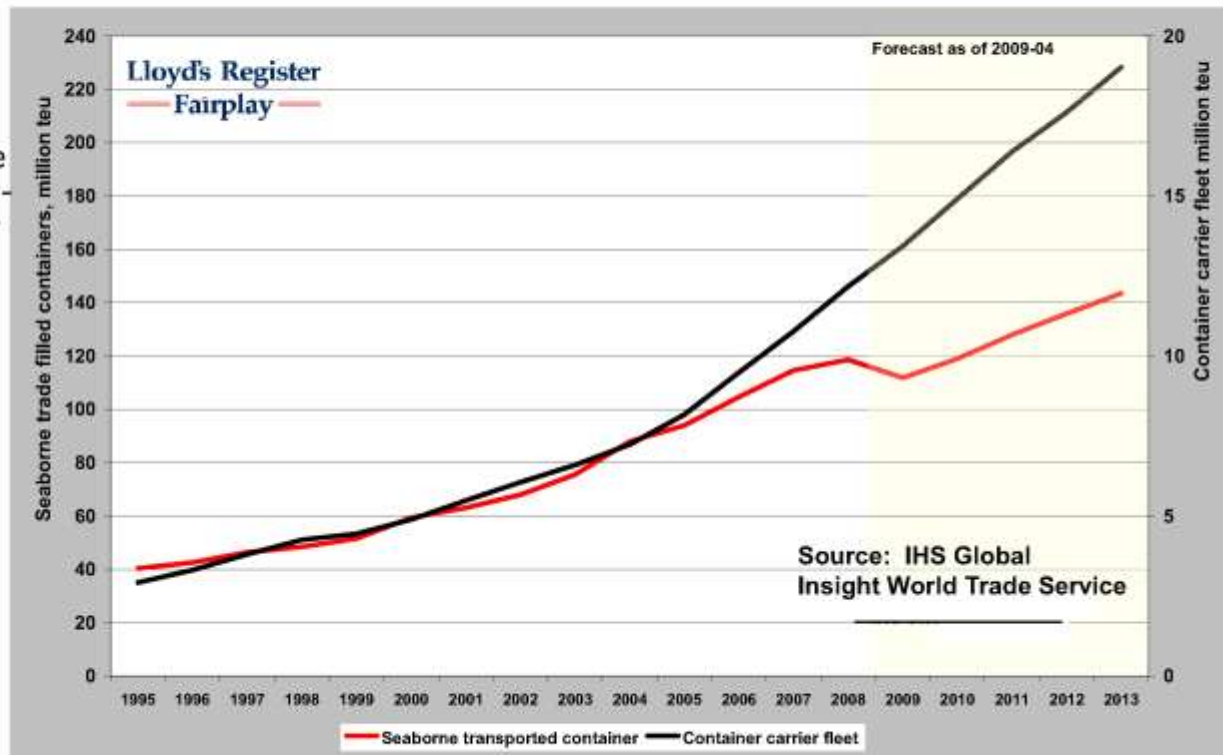
Principales 20 Navieras a Nivel Mundial (Buques Portacontenedores)

Compañía	Posición	Flota Actual		Órdenes	
		TEU	Buques	TEU	Buques
Flota Mundial	0	16,586,536	9,667	4,122,175	723
Maersk Line	1	1,899,969	417	416,890	48
Mediterranean Shipping Co SA	2	1,881,690	435	388,634	39
CMA CGM SA	3	1,035,911	264	245,603	25
Hapag-Lloyd AG	4	596,737	136	134,758	11
Cosco Container Lines Ltd	5	591,414	148	296,536	36
Evergreen Line	6	586,130	158	160,000	20
APL Co Pte Ltd	7	582,005	142	185,400	20
China Shipping Container Lines Co Ltd	8	479,944	123	127,100	15
Hanjin Shipping Co Ltd	9	476,935	105	164,962	14
Orient Overseas Container Line Ltd	10	384,159	87	150,134	15
Compañía Sud Americana de Vapores	11	382,680	112	6,316	1
Mitsui OSK Lines Ltd	12	381,324	92	19,020	3
NYK Container Line	13	371,435	87	45,600	8
Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG	14	335,424	96	175,694	31
Kawasaki Kisen Kaisha Ltd	15	331,639	78	42,412	9
Yang Ming Marine Transport Corp	16	329,987	81	89,900	14
Hyundai Merchant Marine Co Ltd	17	316,546	68	1,888	1
Zim Integrated Shipping Services Ltd	18	282,469	72	155,418	14
Pacific International Lines Pte Ltd	19	232,143	105	34,404	8
United Arab Shipping Co (SAG)	20	202,642	51	104,800	8
Fuente: Containerisation International, abril 2011.					
Las cifras de TEU incluyen solo la capacidad desplegada por el operador, no incluyen la capacidad de operadores afiliados					



Containership Supply / Demand Has Huge Imbalance

Even with recovery in the economy, slow-steaming, new routes, and transport of empties the extra capacity is evident



Sustained financial pressures on carriers affect services



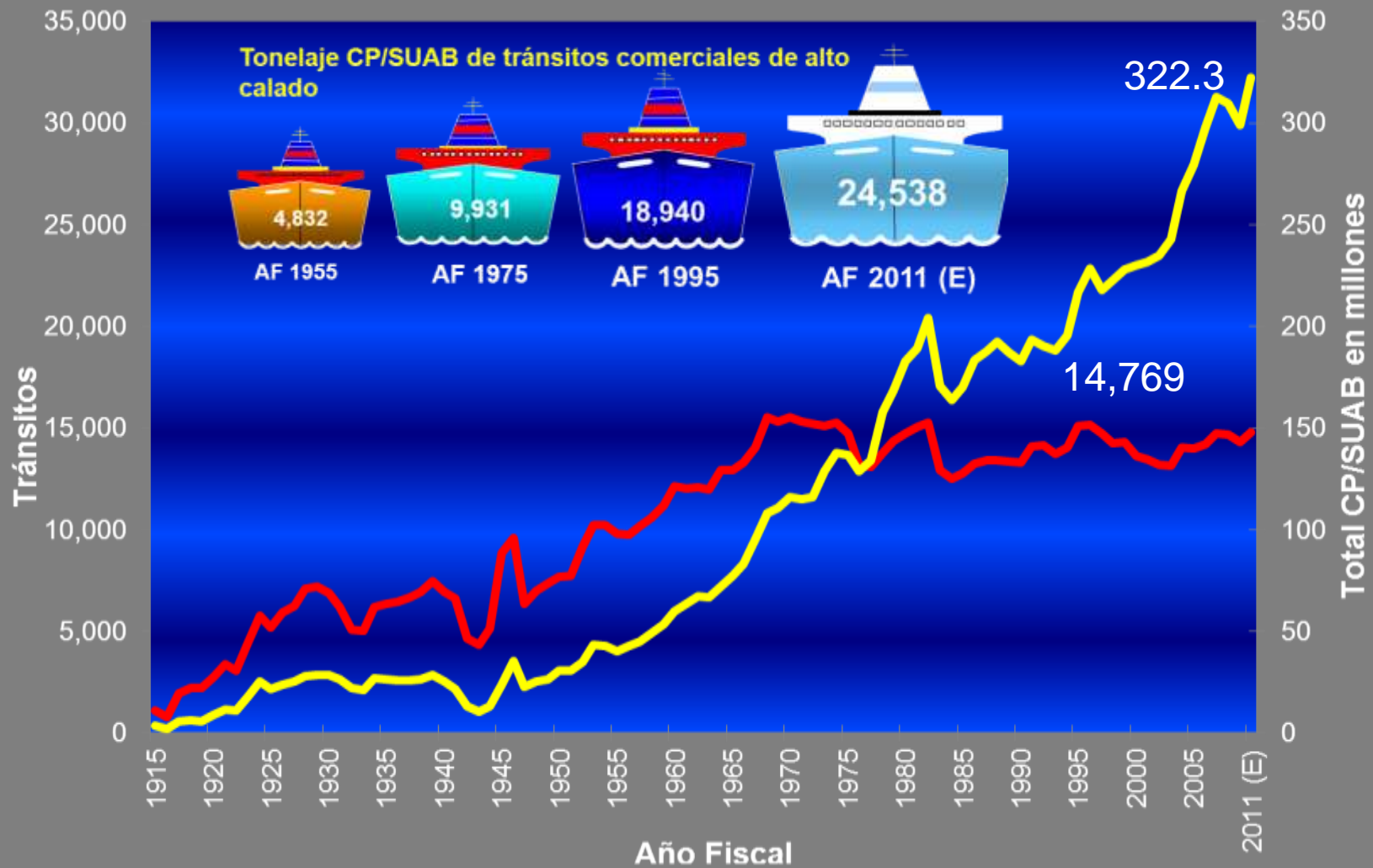
Principales Retos y Oportunidades de la Industria de Buques Portacontenedores

- **Aumentos en capacidad de la flota mundial ponen presión en los fletes marítimos** lo que reduce rentabilidad de los operadores marítimos.
- **Aumento en costos** producto de estrictiones ambientales, ejemplo en los puertos de California el “Cold Ironing “ y el uso de combustible bajo en azufre dentro de las 40 millas del puerto y se espera se extienda a 200 millas.
- **Disminución de poder de precio**, resultado de la concentración de clientes o importadores pueden controlar precios de un operador marítimo – Ejemplo – Walmart.
- **Deterioro en el servicio** producto del «slow steaming» ha afectado severamente las cadenas de suministro – lo que hace imperativo **desarrollar paquetes de «premium service»** en que la confiabilidad y entrega rápida son esenciales.

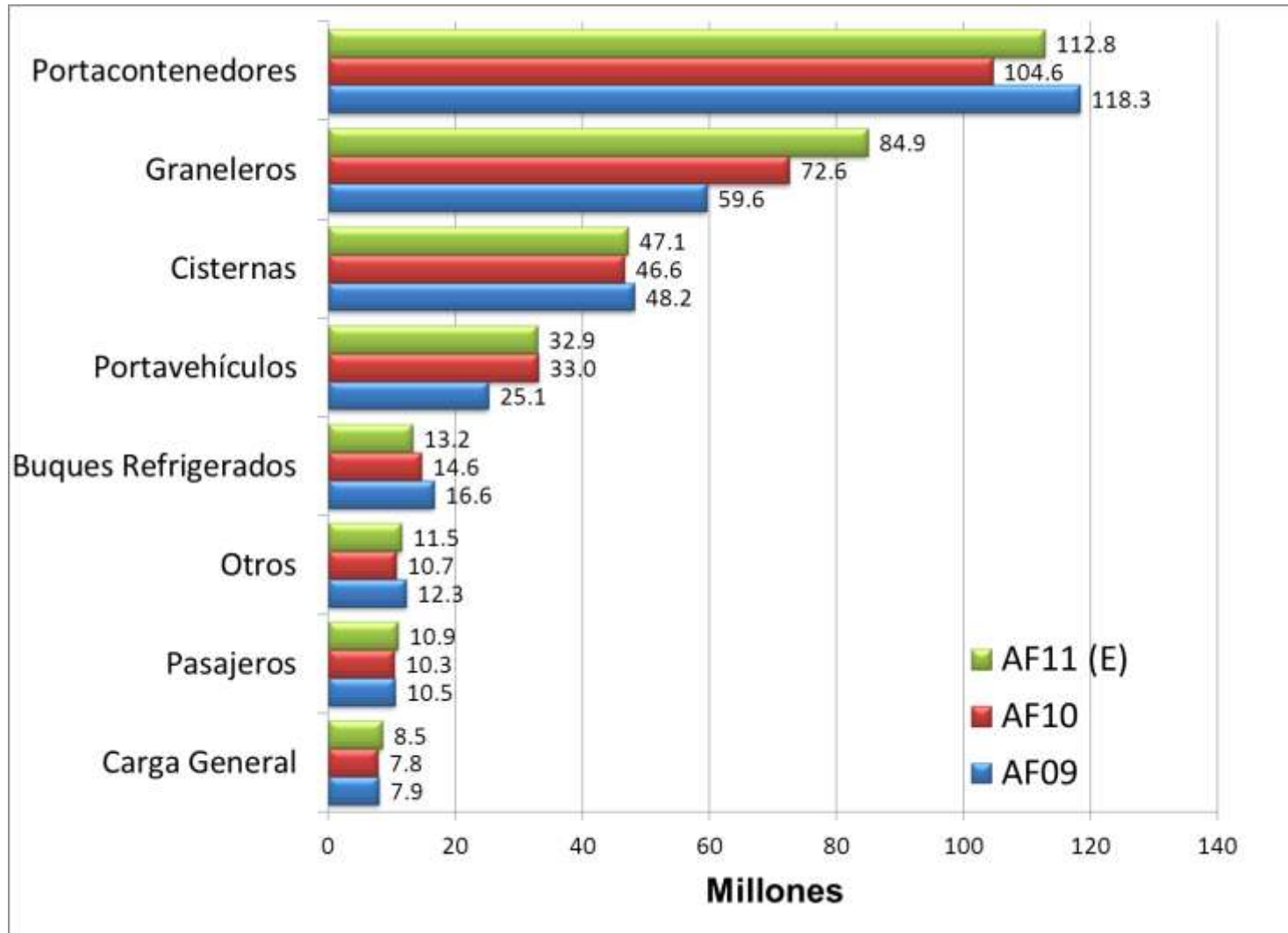


Perspectiva desde el Canal de Panamá

Tránsitos vs Tonelaje CP/SUAB AF 1915 – AF 2011 (e)

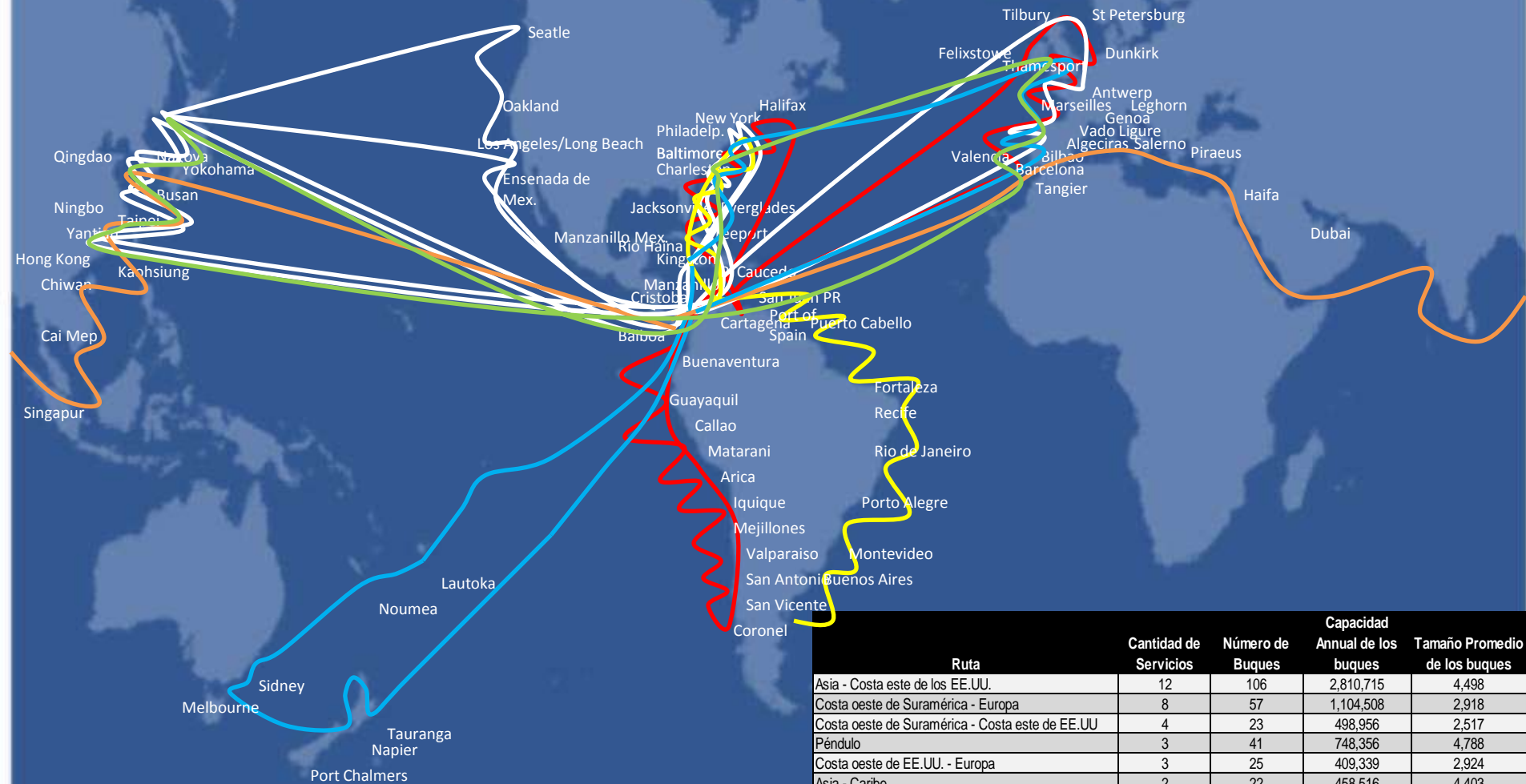


Comparación de CPSUAB por Segmento AF 2009 - AF 2011 (E)



Conectividad del Canal de Panamá – Servicios de Línea de Buques Portacontenedor

A través del Canal de Panamá transitan 35 servicios de línea semanales: 293 buques de 3,816 TEU de capacidad en promedio, generando una capacidad total de 12 millones de TEU anuales



Ruta	Cantidad de Servicios	Número de Buques	Capacidad Annual de los buques	Tamaño Promedio de los buques
Asia - Costa este de los EE.UU.	12	106	2,810,715	4,498
Costa oeste de Suramérica - Europa	8	57	1,104,508	2,918
Costa oeste de Suramérica - Costa este de EE.UU.	4	23	498,956	2,517
Péndulo	3	41	748,356	4,788
Costa oeste de EE.UU. - Europa	3	25	409,339	2,924
Asia - Caribe	2	22	458,516	4,403
Oceanía - Costa este de EE.UU. - Europa	1	6	60,851	2,334
Oceanía - Costa este de EE.UU.	1	10	155,021	2,973
Costa oeste de Suramérica - Caribe	1	3	97,537	2,405
Total	35	293	6,343,799	3,816



El Canal de Panamá y el Comercio Exterior de Perú

Carga con Origen Perú (en toneladas largas)

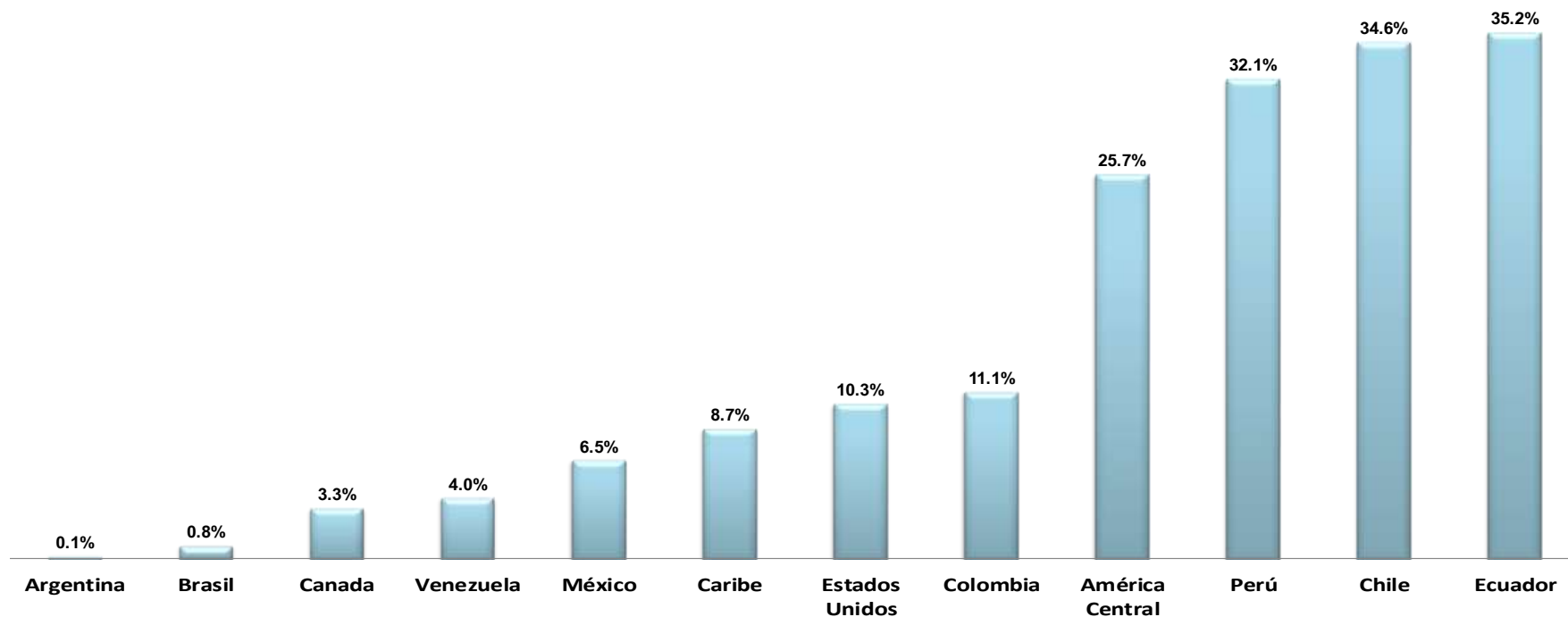
Mercaderías	2008	2009	2010
Metales y minas	2,523,463	1,895,827	1,966,564
Carga en contenedores	1,717,729	1,659,360	1,526,858
Petróleo y sus derivados	1,372,983	978,869	917,777
Minerales misceláneos	421,690	592,720	425,846
Comestibles enlatados y refrigerados	184,450	254,828	170,706
Aceites, grasas animales y vegetales	134,893	181,115	162,285
Otras mercaderías	763,507	449,863	441,170
TOTAL	7,118,715	6,012,582	5,611,206

Carga con Destino Perú (en toneladas largas)

Mercaderías	2008	2009	2010
Carga en contenedores	1,875,993	1,370,416	1,922,625
Granos	765,938	845,286	1,415,972
Petróleo y sus derivados	1,767,871	1,810,632	1,186,050
Químicos y petroquímicos	526,151	541,487	560,280
Metales y menas	308,139	177,552	525,199
Manufacturas de hierro y acero	386,526	139,518	428,255
Nitratos, fosfatos y potasa	533,832	449,820	414,624
Carbón mineral y coque	345,987	512,918	368,633
Otras mercaderías	448,119	282,945	489,635
TOTAL	6,958,556	6,130,574	7,311,273

Fuente: Banco de Datos de la ACP

Importancia del Canal en el Comercio Marítimo de América - 2010

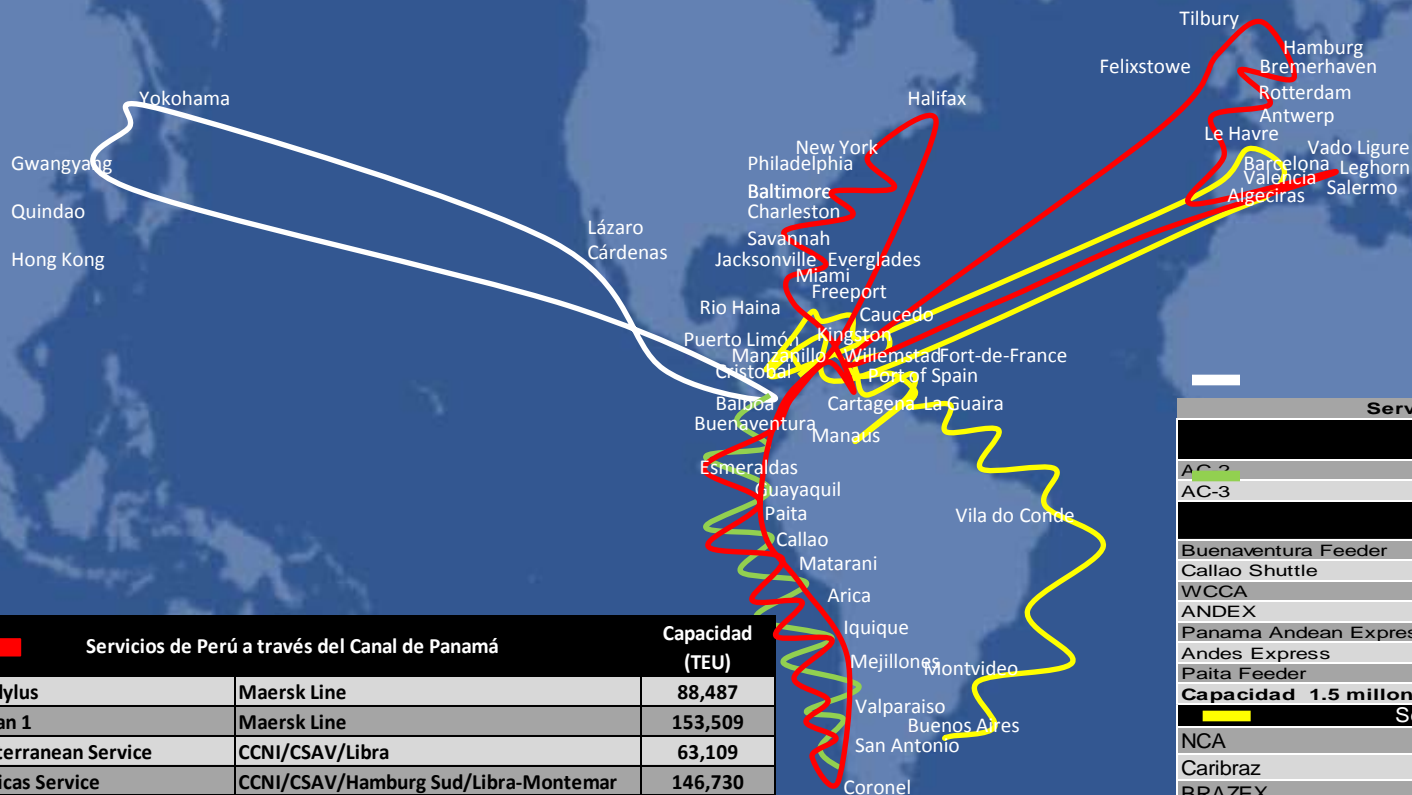


Servicios de Línea que Transitan el Canal de Panamá y atracan en Puertos del Perú – Abril 2011



Nombre del servicio	Tamaño promedio del buque (TEU)	Capacidad anual (TEU)	Ruta del servicio
CCNI/CSAV/Libra - Mediterranean Service	1729	63,109	Costa Oeste de SA-Europa
CMA CGM - Black Pearl	1176	61,320	Costa Oeste de SA-Costa Este de EEUU
CSAV/Libra/CCNI/Hamburg Sud - Americas Service	2814	146,730	Costa Oeste de SA-Costa Este de EEUU
CSAV/Libra - Eurandes	2970	154,865	Costa Oeste de SA-Europa
Evergreen Line - PWS	2405	97,537	Costa Oeste de SA-Caribe
Hamburg Sud/Hapag-Lloyd/CMA CGM - Eurosal 1	4,032	210,240	Costa Oeste de SA-Europa
Hamburg Sud/Hapag-Lloyd/CMA CGM - Eurosal 2	1,914	99,802	Costa Oeste de SA-Europa
Maersk Line - Andean 1	2,944	153,509	Costa Oeste de SA-Europa
Maersk Line - Spondylus	1,697	88,487	Costa Oeste de SA-Costa Este de EEUU
MSC - Europe/Carib/WCSA (String 1)	4,676	243,820	Costa Oeste de SA-Europa
MSC - ECNA/Freeport/WCSA (String 2)	3,882	202,419	Costa Oeste de SA-Costa Este de EEUU
Capacidad anual		1,521,838	

Servicios de línea que conectan en Panamá y recalán en Perú



Servicios Puerto Balboa	
Transpacífico	
AC-2	Maersk Line
AC-3	Maersk Line
Feeders	
Buenaventura Feeder	Maersk Line
Callao Shuttle	Maersk Line
WCCA	Maersk Line
ANDEX	Maersk Line/CMA-CGM
Panama Andean Express	APL/MOL
Andes Express	MSC
Paíta Feeder	Maersk Line
Capacidad 1.5 millones de TEU	
Servicios Puerto MIT	
NCA	APL/MOL
Caribraz	CMA CGM
BRAZEX	CMA CGM Maersk
MedCaribe Service	CMA CGM/Marret
Puerto Rico Feeder	Hamburg Sud
Mexico Caribbean Feeder	Hamburg Sud/Alianca
GCS-Gulf Express	Hapag Lloyd
Expreso Service	Maersk Line
Central America Service	King Ocean
Venezuela Feeder2	Maersk Line
Amazon Service	Maersk Line/MOL/APL
CX3	MOL
Capacidad 0.85 millones de TEU	

Servicios de Perú a través del Canal de Panamá		Capacidad (TEU)
Spondylus	Maersk Line	88,487
Andean 1	Maersk Line	153,509
Mediterranean Service	CCNI/CSAV/Libra	63,109
Americas Service	CCNI/CSAV/Hamburg Sud/Libra-Montemar	146,730
Eurandes	CSAV/Libra-Montemar	154,865
Black Pearl	CMA CGM	61,320
PWS	Evergreen Line	97,537
Eurosal 1	CMA CGM/Hamburg Sud/Hapag-Lloyd	210,240
Eurosal 2	CMA CGM/Hamburg Sud/Hapag-Lloyd	99,802
String 1	MSC-Mediterranean Shipping Co.	243,820
String 2	MSC-Mediterranean Shipping Co.	202,419
Capacidad anual		1,521,838

Fuente: CompairData, abril 2011



Proyecto de Ampliación

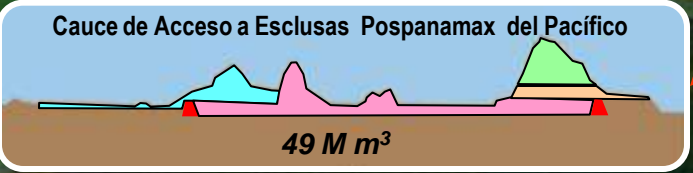
Canal de Panamá - 2011



Componentes del Programa

Inversión de \$5.25 mil millones en un período de 8 años

Océano Atlántico



Océano Pacífico

Canal de Panamá - 2014

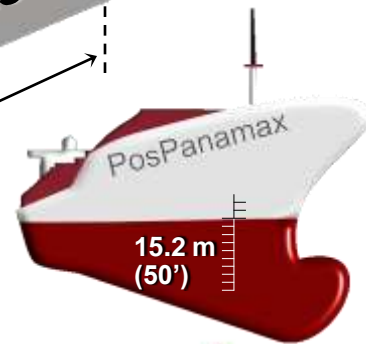
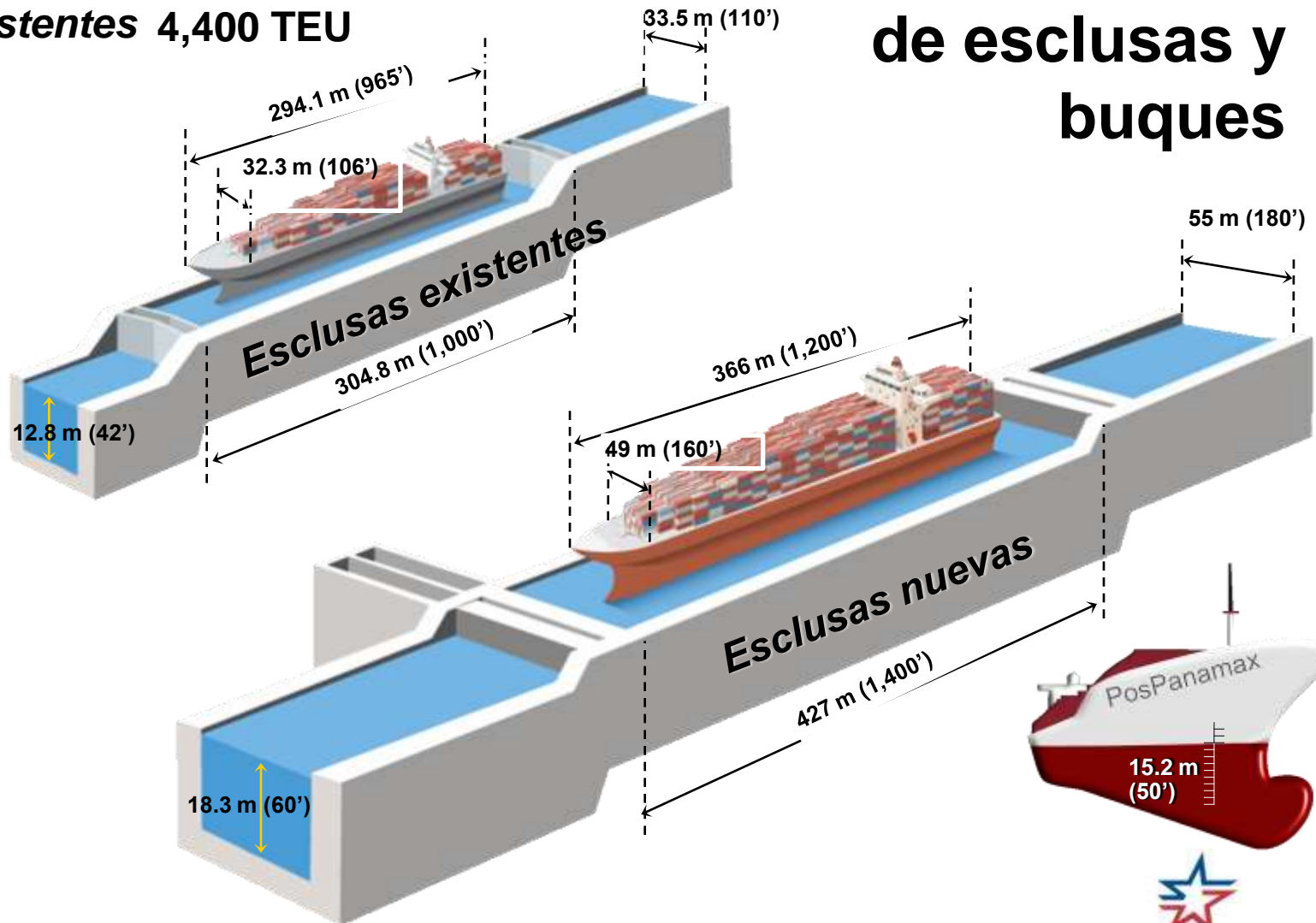
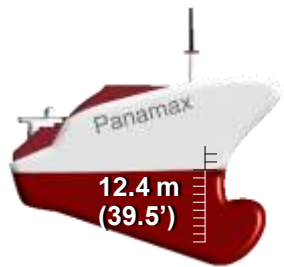




Impacto Potencial de la Ampliación del Canal

Tamaño máximo de buques en esclusas existentes 4,400 TEU

Dimensiones de esclusas y buques



Tamaño máximo de buques en esclusas nuevas: 12,600 – 14,000

MERCADO DEL CANAL ANTES DE LA AMPLIACIÓN



- Basado en:
- Buque de 4000 TEU
- Peajes a enero del 2011
- \$ 467/ MT Bunker



MERCADO DEL CANAL DESPUÉS DE LA AMPLIACIÓN



- **Basado en:**
- **Buque de 8000 TEU**
- Peajes a enero del 2011
- \$ 467/ MT Bunker (HFO)

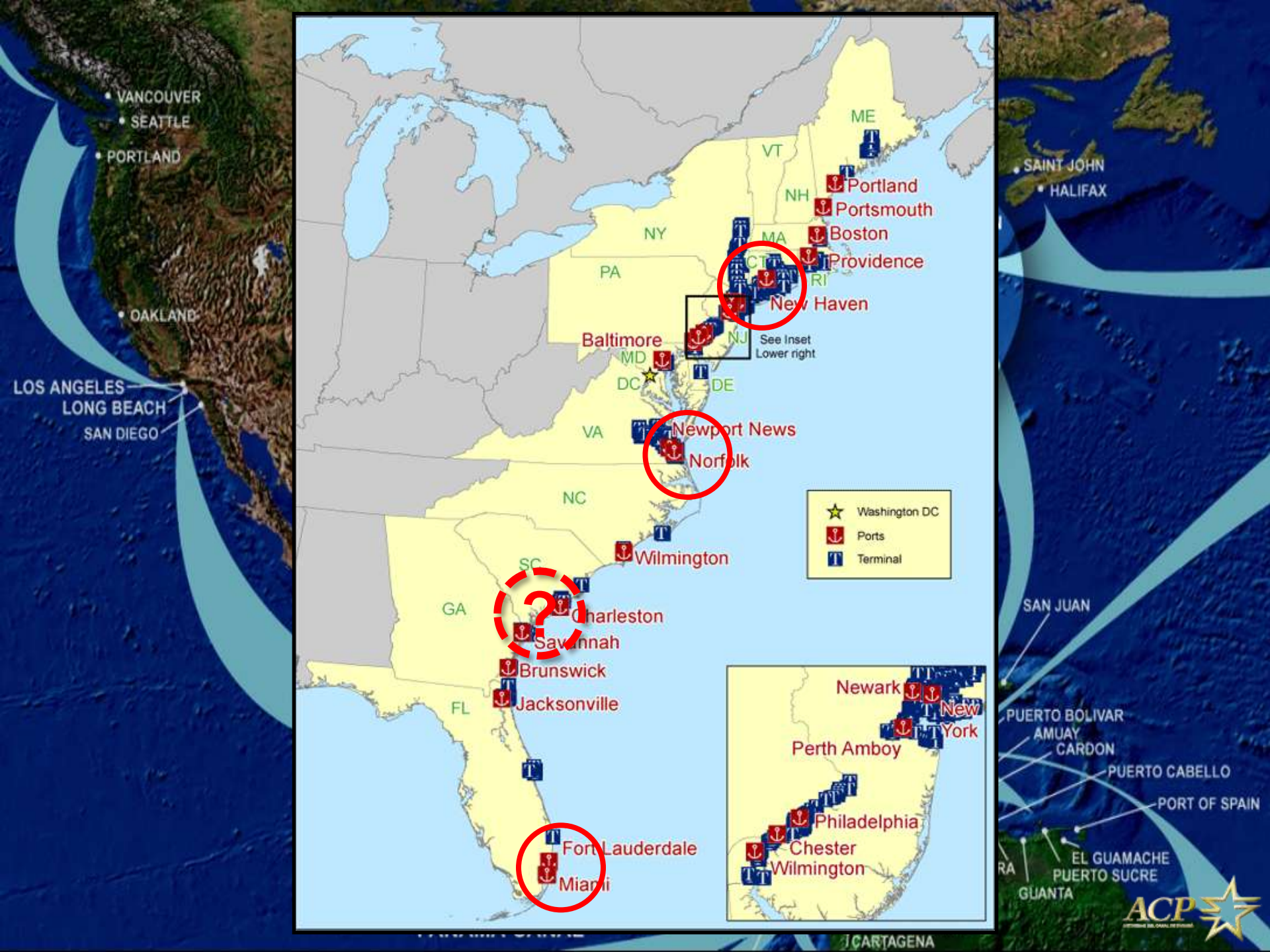


Para la ruta Asia-costa este de Estados Unidos, la ruta toda-agua por el Canal es la más barata



Con la ampliación, las economías de escala hacen la ruta mucho más competitiva y aumenta su influencia en el mercado. Principalmente en el mercado de trasbordo.





• VANCOUVER
• SEATTLE
• PORTLAND

• SAINT JOHN
• HALIFAX

• OAKLAND

LOS ANGELES
LONG BEACH
SAN DIEGO



★	Washington DC
⚓	Ports
Ⓜ	Terminals





Trasbordo

Desarrollo Portuario en Panamá



1996: 235K TEUs
2010: 5.6M TEUs
2015: 8.4M TEUs(E)



Panama Ports Company –
Cristóbal



Colon Container Terminal



Manzanillo International Terminal
(MIT)



Panama Ports
Company -
Balboa





El surgir de América Latina

The Economist

SEPTEMBER 15TH - 17TH 2010 Economist.com

Obama's trouble with terrorism
France's incredible shrinking president
Siemens reborn
Damien Hirst's bubble bursts
Education, profit and pitfalls

Nobody's backyard

The rise of Latin America

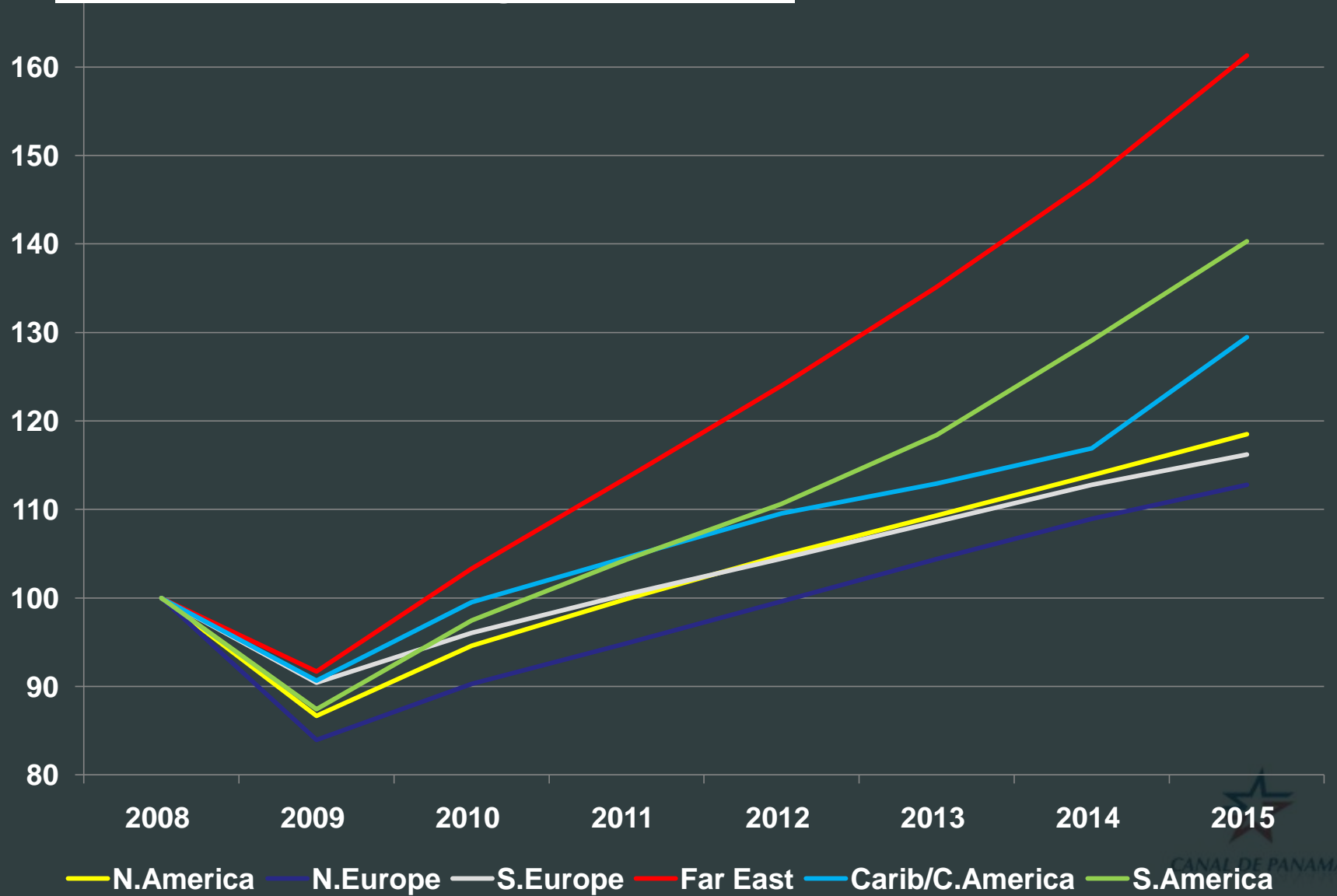
A 14-PAGE SPECIAL REPORT

Map labels: ARGENTINA, CHILE, GRUPLA, PARAGUAY, BOLIVIA, BRAZIL, PERU, ECUADOR, COLOMBIA, PANAMA, COSTA RICA, EL SALVADOR, GUATEMALA, VENEZUELA, NICARAGUA, HONDURAS, DOMINICAN REP., HAITI, BAHAMAS, CUBA, MEXICO, UNITED STATES, CANADA.



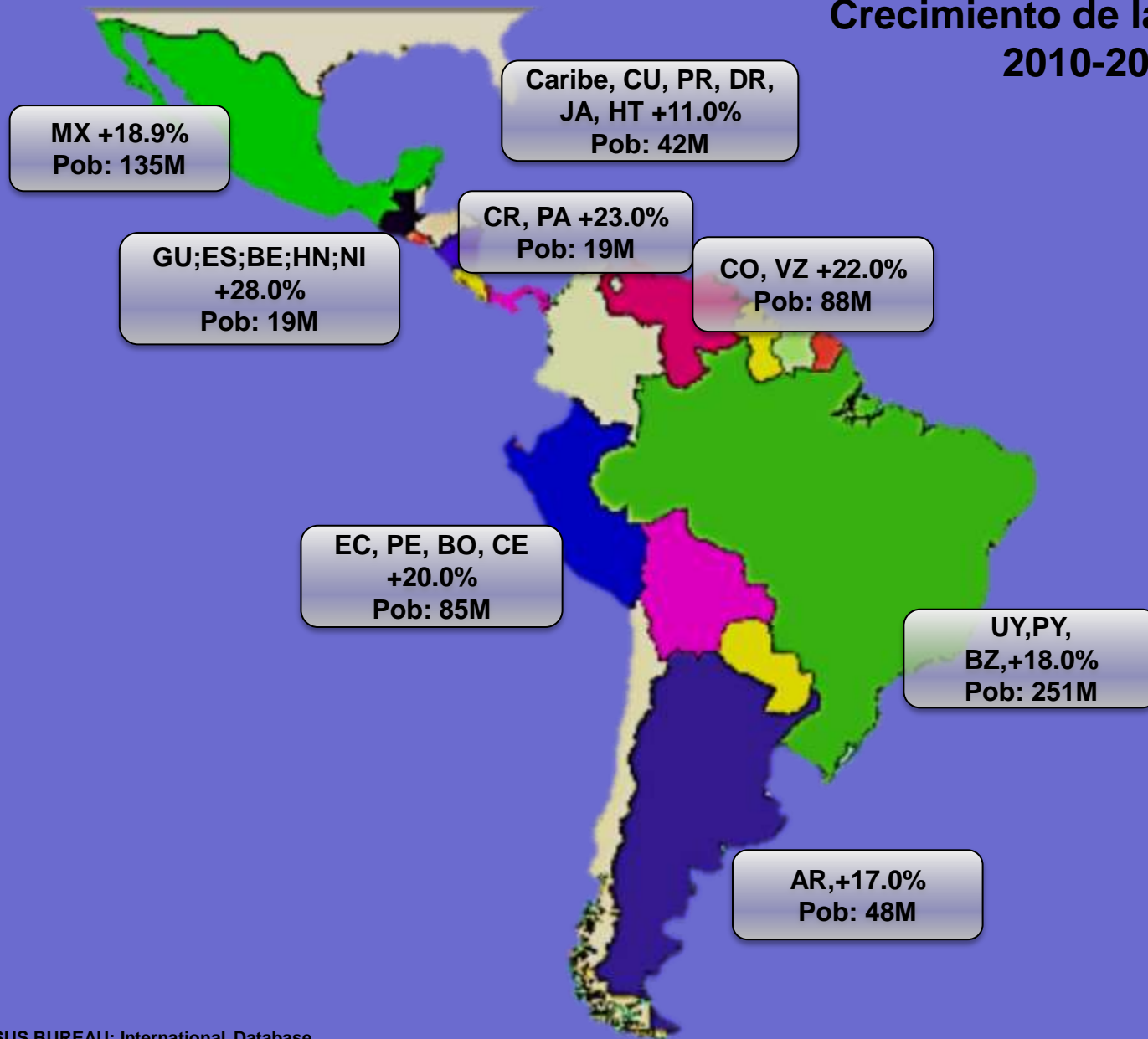


170 Cambio año x año por región (2008 = 100)

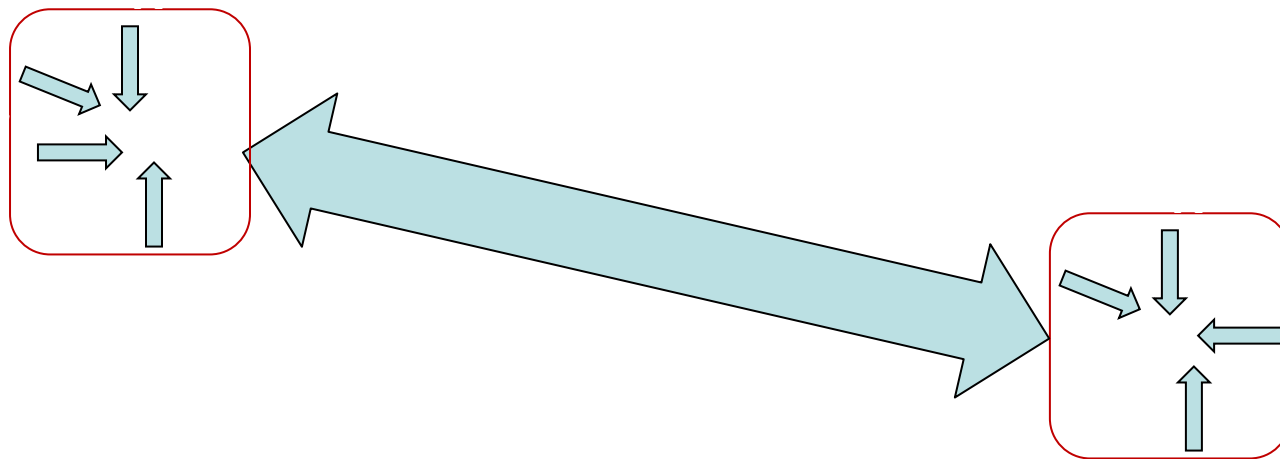


Impulsores de Demanda

Crecimiento de la Población
2010-2030



Economías de Red



LARGA DISTANCIA & ALTA DENSIDAD : VEHÍCULO GRANDE
CORTA DISTANCIA & BAJA DENSIDAD: VEHÍCULO PEQUEÑO



Economías de Red

LARGA DISTANCIA & ALTA DENSIDAD : VEHÍCULO GRANDE
CORTA DISTANCIA & BAJA DENSIDAD: VEHÍCULO PEQUEÑO





Oportunidades en el Transporte Marítimo de Corta Distancia



MOVIMIENTO DE BUQUES POSPANAMAX

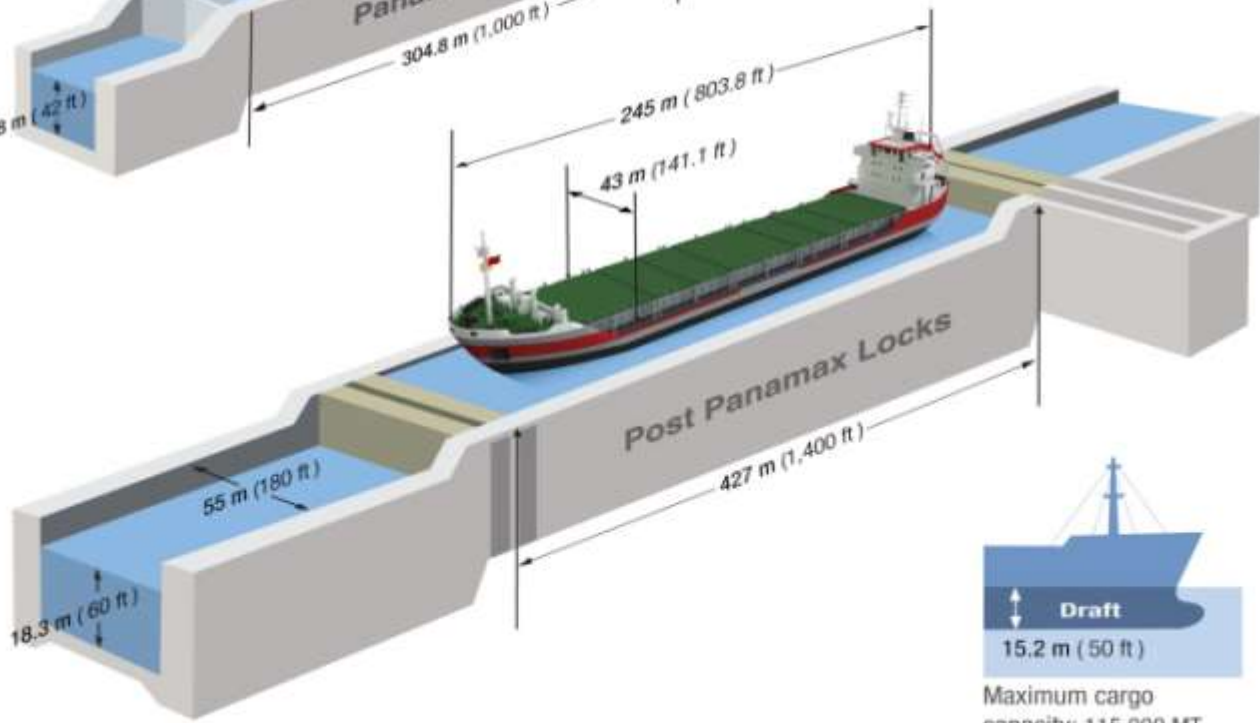
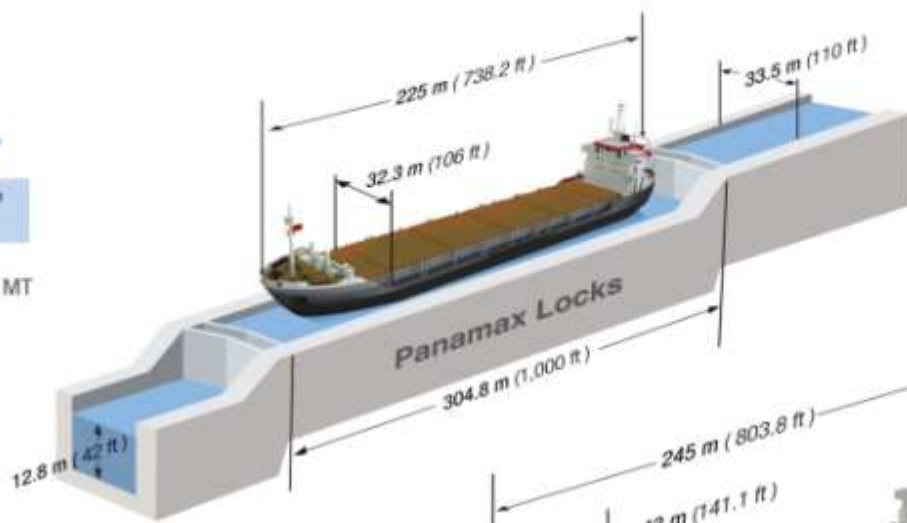
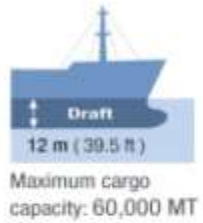
MANZANILLO
LAZARO CARDENAS
ACAPULCO
SALINACRUZ
SAN JOSE
PUERTO QUETZAL
ACAJUTLA
LA LIBERTAD
CORINTO
PUERTO SANDINO
PUNTARENAS
CALDERA
GOLFITO
PUERTO ARMUELLES
BALBOA
BUENAVENTURA
TUMACO
ESMERALDAS
GUAYAQUIL
PAITA
CALLAO
ANTOFAGASTA
VENTANAS
VALPARAISO
SAN ANTONIO
TALCAHUANO

PUERTOS DE CONEXIÓN

TAMPICO
VERACRUZ
COATZACUALCO
BELICE CITY
PUERTO CORTES
PUERTO CASTILLA
PUERTO CABEZAS
EL BLUFF
PUERTO LIMON
CHIRIQI BRANDE
CRISTOBAL-MIT-EVERGREEN
CARTAGENA
BARRANQUILLA
PUERTO BOLIVAR
PUERTO CABELLO
LA GUAIRA
SUAP / PCEM
RECIFE



GRANELERO SECO





Impacto de la Ampliación del Canal en los Graneleros Secos

1. El comercio de granos entre el Golfo de Estados Unidos y Asia será más competitivo por el uso de buques más grandes.
2. Potencial de un mayor comercio de carbón y mineral de hierro hacia China proveniente de Colombia y Venezuela.



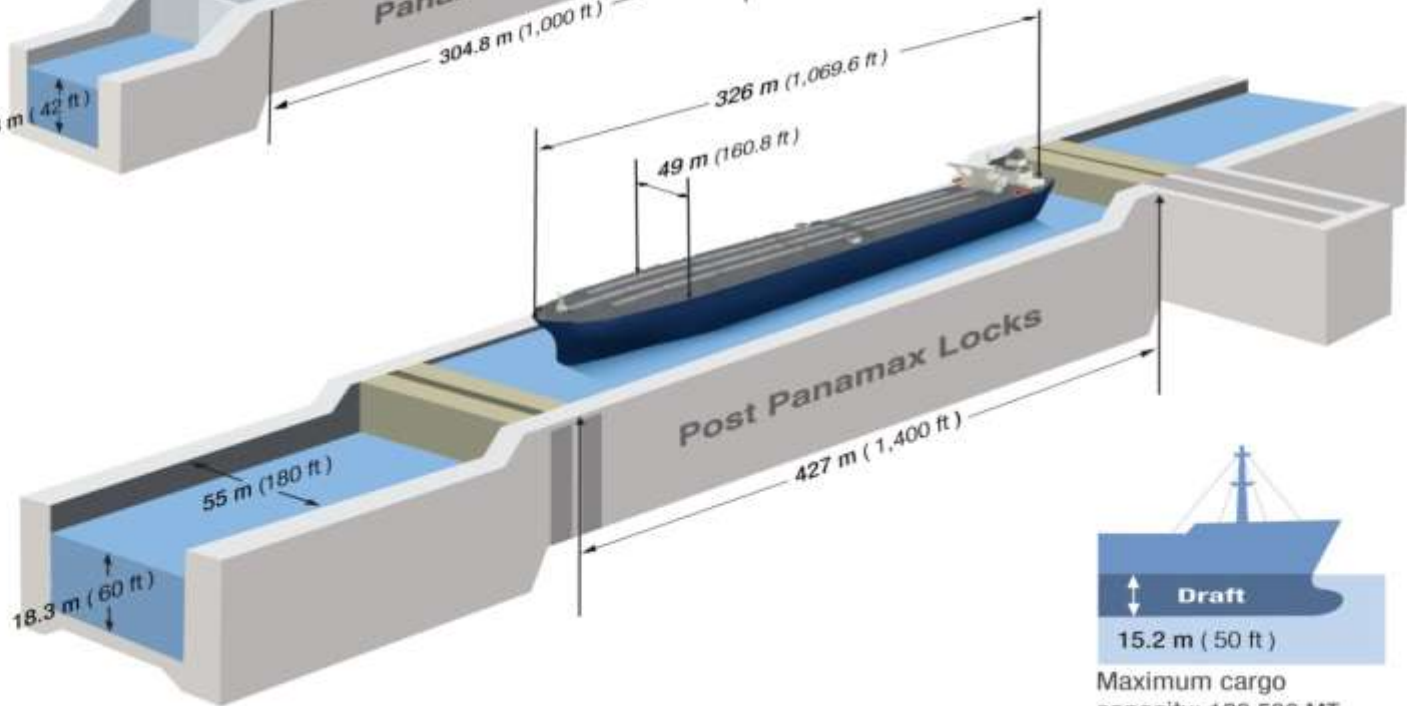
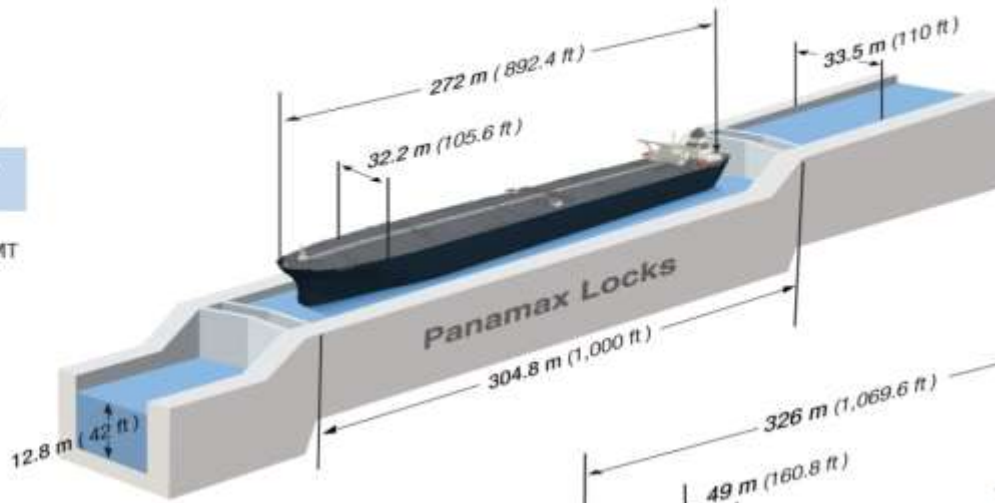
© Captain.Morgan
MarineTraffic.com



CANAL DE PANAMÁ



BUQUE TANQUERO



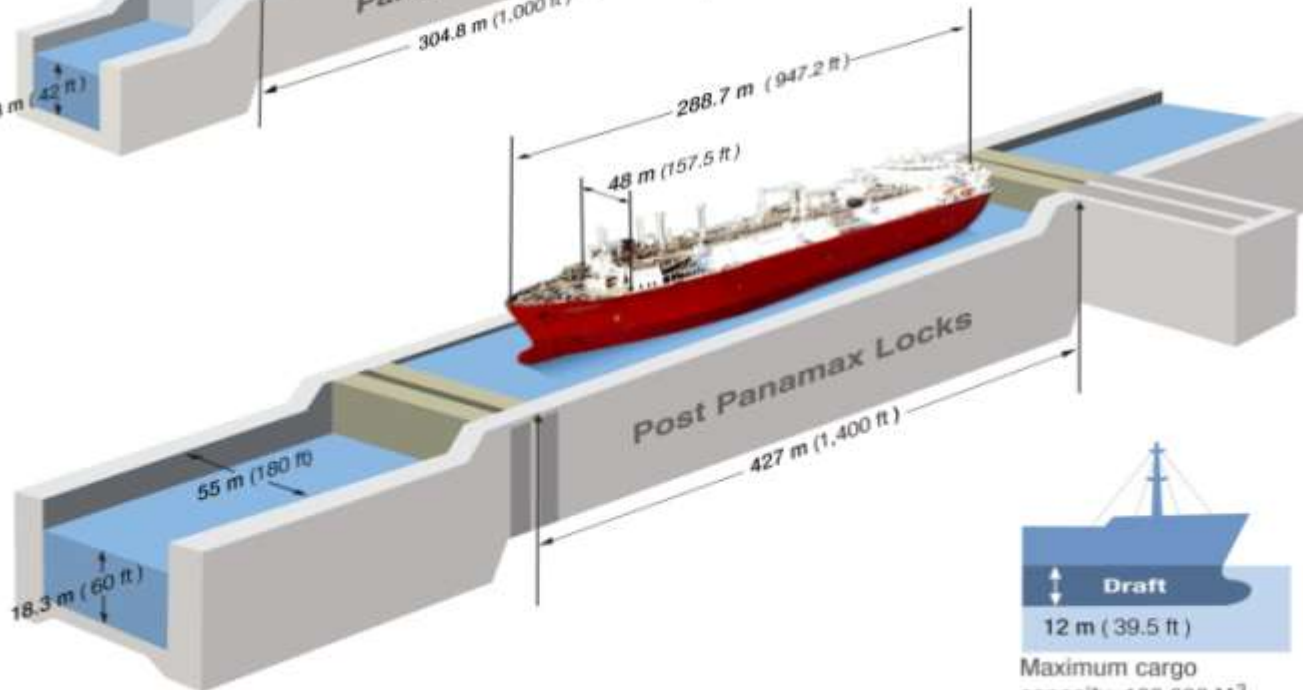
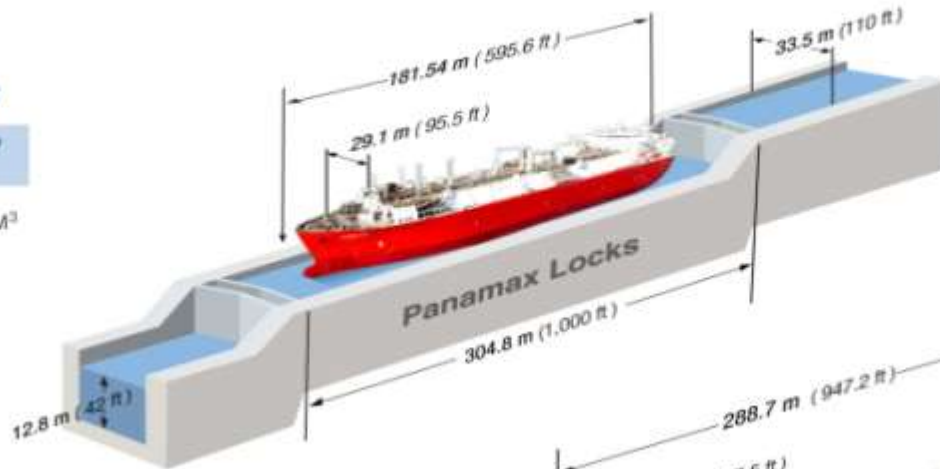


Impacto de la Ampliación en los Graneles Líquidos

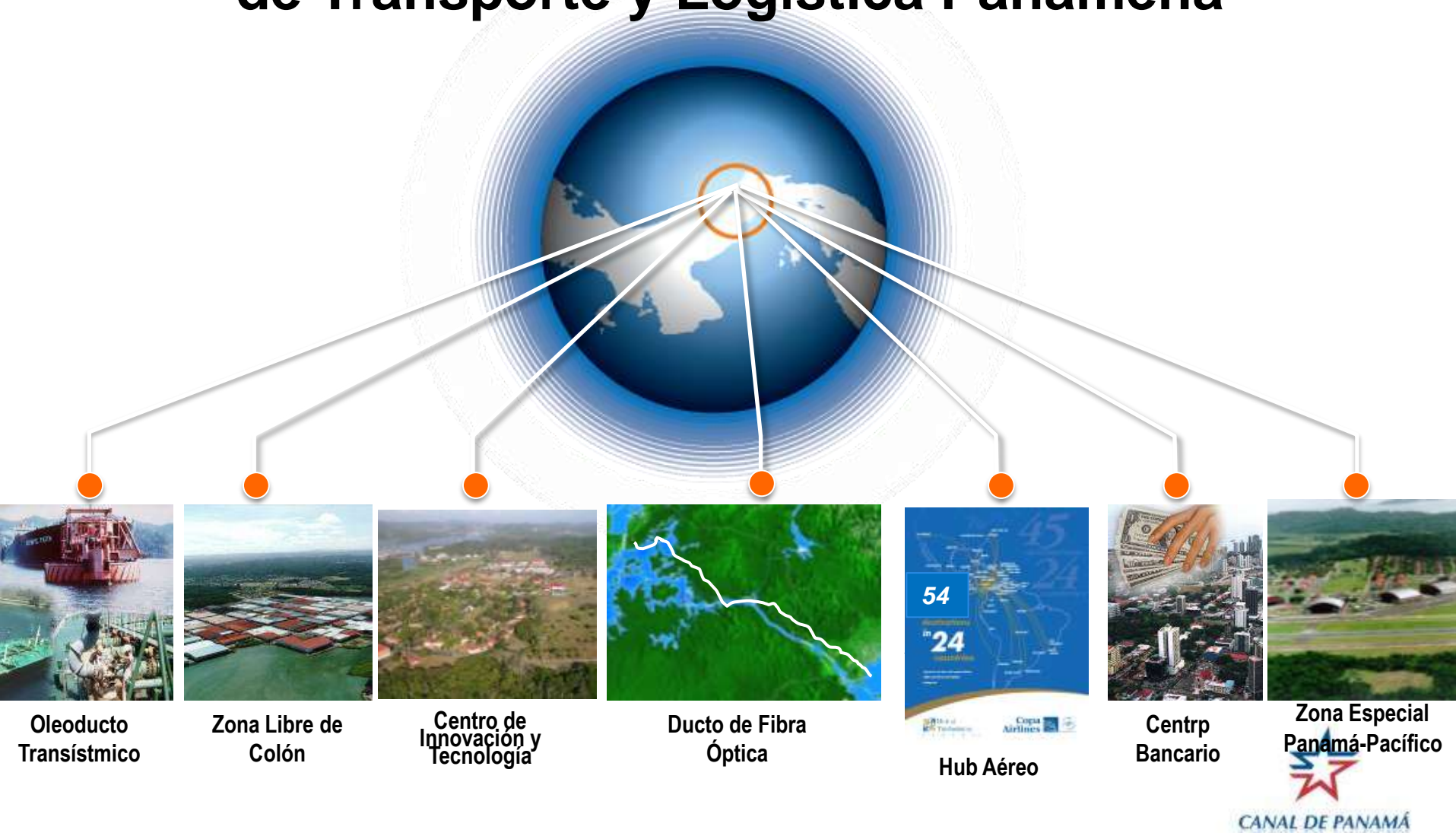
1. La ampliación del Canal hará más competitivos a los embarques de crudo entre Ecuador – y el Golfo de los Estados Unidos en comparación con las alternativas (i.e., Nigeria).
2. Podría desarrollarse una nueva ruta entre Venezuela – China, los flujos comerciales entre Asia y la costa este de los Estados Unidos y el Golfo aumentarían.
3. El Canal ampliado sería la ruta preferida para embarques de LNG entre Trinidad-Chile y Peru-Golfo de los Estados Unidos.



BUQUE DE LNG



Componentes de Valor Agregado de la Plataforma de Transporte y Logística Panameña











MUCHAS GRACIAS PERÚ